

00104

1961/04/15

EMI

Jefatura

Habana, Abril 22 de 1961
Año de la Educacion

Grh
Emy

A L-1
de L-186

ASUNTO: Ataque aereo a (Santiago de Cuba)

Adjunto estamos remitiendo copia de informe recibido de uno de los operadores que estaban trabajando en la Torre de Control de Santiago de Cuba el dia que se produjo el ataque de los mercenarios a ese Aeropuerto.

Lo que comunico para su conocimiento.

Patria o Muerte
L-186

DESCLASIFICADO
3 de Marzo del 2001

DIV. INT. G-2 MINER	
JEFATURA CENTRAL	
★	672 9 MAY 1961
ENTRADA	
No. 10425-7	

TARJETA HECHA

40

SERVICIOS AERONAUTICOS DE CUBA

AEROPUERTO INTERNACIONAL "JOSE MARTI" RANCHO BOYEROS

Oficinas en el Aeropuerto: Centro Telefónico 033

Cable: SADEC

AEROPUERTO INTERNACIONAL "ANTONIO MACEO"
Santiago de Cuba

DIV. INT. G-2 MINERAR	
CENTRAL	
672	9 MAY 1961
ENTRADA	
No. 10425-7	

15 de Abril de 1961
"AÑO DE LA EDUCACION"

INFORME DE LOS HECHOS OCURRIDOS EN ESTE AEROPUERTO EN ESTA FECHA:

---Siendo las 5:02 A. M. me hago cargo de la Torre de Control A. MACEO, en el turno correspondiente de 6:00 A.M. a 12:00 M.- Hice lo posible por hacer contacto como de costumbre con la TORRE AGRAMONTE y CENTRO HABANA, en las frecuencias 28.11 Mc., que se encontraba sintonizada desde el turno anterior (NOCHE), sin obtener respuesta de nadie; no obstante periodicamente me identificaba con ambas Torres sin obtener respuesta. ---
---Se encontraba conmigo desde unos momentos después de abrir la Torre el compañero electricista EDUARDO AGUIRRE.

HAGO CONSTAR LO SIGUIENTE:

---Al abrir el turno en la Torre me puse a que las luces de la pista estaban encendidas, pudiendo comprobar que en el chhucho de la Torre estaban apagadas, o sea: habían sido encendidas desde el chhucho de operaciones.- Igualmente la luz de OBSERVACION, que si estaba encendida desde la Torre. ---
---La FAR me llamó por el inter-comunicador, solicitando si tenía contacto con el FAR 208, (C-47) para que le dijera que regresara. Hago constar que yo no tenía conocimiento de este avión, y que según tengo entendido había salido mucho antes de lo hacerme cargo de la Torre, lo que aparentemente hace indicar la posibilidad de haberse encontrado por este motivo las luces de la pista encendida cuando entré a mi turno. Como yo no tenía contacto con el FAR-208, lo llamé varias veces por la frecuencia de 118.1 sin obtener respuesta del referido avión. ---

---Siendo aproximadamente las 5:46 A.M. (lo cual se pudo comprobar ya que el reloj electrónico se encuentra detenido en esa hora), hubimos de avistar por la cabeza de la pista 27, ó sea Este-Sur-Este un avión volando a ras de mar y otro volando en iguales condiciones sobre la tierra, procedente del Este y otro volando en iguales condiciones sobre la tierra procedente del Oeste. Al percatarme de esto llamé inmediatamente a la FAR; en el transcurso de lo cual pude identificar que se trataba de 2 (dos) B-26 que tenían en la cola sendas banderas cubanas; al preguntarle a la FAR su conocimiento sobre estos aviones me dijo que no tenía conocimiento de dichos aviones, inmediatamente me di cuenta de la presencia de los 2 B-26 de la FAR que se encontraban en la rampa militar; entonces hube de indicarle la presencia de los mismos; cuando terminé de ponerlo en conocimiento del operador de la FAR irrumpieron en su ataque, comenzando por la casa verde que se encuentra al lado de la pista 36 y sus alrededores. Inmediatamente el compañero Eduardo Aguirre, que se había percatado del peligro inminente que corramos me conminó a abandonar la Torre lo cual hice de tras de él; al ir bajando por la primera escalera sentí una explosión sobre la torre haciendome rodar por las mismas y cayendome encima frggmentos de los cris-

50

tales de la torre, en mi descenso nos topamos con el compañero radio telegrafista Edilberto Ayala, quien nos acompaño hasta el final de las escaleras frente a la oficina del radiotécnico, allí nos escondimos por causa de las explosiones que sentimos y el tiroteo, hasta que varios compañeros nos indicaron que salieramos del edificio y cogimos rumbo hacia el Norte en busca del monted detrás del café allí estuvimos buscando donde guarecernos y en varias oportunidades volaron por el lugar donde estabamos lo cual nos hacia cambiar de posicion frecuentemente. Entonces ~~salimos~~ salimos a la carretera donde nos encontramos (Ayala y Yo) conque estaban saliendo los vehiculos del aeropuerto (los que podian) con rumbo a la ciudad, al perctarme de esto note la presencia del compañero Carlos Alarcon junto con nosotros y le pregunte si podia dirigirme a la Ciudad para avisar a mi familia sobre mi estado y me dijo que si. Tomamos un camion y en C. del Morro frente al Aserrio Sierra Maestra me prestaron un telefono, al llamar a mi casa, me dieron a conocer que mi madre desesperada por los acontecimientos habia salido hacia el aeropuerto, me dirigí hacia el mismo y al llegar me encuentre a mi madre en la carretera de Ciudadamar y C. del Aeropuerto, bajo un ataque de nervios. Bajo el peligro de que me lo fuera a dar un ataque cardiaco (ya que la misma padece del corazon) la monte en una maquina y la lleve a la casa; luego de calmarse algo y limpiarme las heridas y asguños que sufrí llame a los compañeros operadores de la torre desde mi propia casa, en el orden siguiente: primero, Raul Pereira, Segundo, G. Martinez y despues a Emilio Chauvin Delgado. A los compañeros Pereira y Martinez los localice y les informe de lo sucedido, no asi con el compañero Chauvin, y que no pude establecer comunicacion con su telefono, inmediatamente de hecho esto me dirigí de nuevo al Aeropuerto, encontrandome con el compañero Chauvin que habia llegado ya Al llegar yo a la torre ~~en~~ en mas o menos las 8:10 a.m. Cuando llegue ya el equipo GUNSET el compañero Chauvin lo habia puesto a funcionar, en la Torre se encontraban ~~este~~ cristales rotos de equipos 1920, 28.11 118.1 y 3023.5 fuera del aire aparentemente por falta corriente. Hasta las 10:04 a.m. en que llega la corriente, pero ~~desde~~ desde este momento tenemos r cepcion y nos mantenemos sin poder transmitir.

DAÑOS QUE PUEDA RESERVAR FUERA DE LA TORRE

En la Rampa de Cubana: Avion DC3 de Cubana CU T-172, quemado por completo, Avion Catalina B-73 # 73 quemado todo, Cessna de OP averiado, Cessna de la FAR No. 50 quemado por completo, tanques de aceite derramados, intercepcion averiada. Rampa militar Avion B-26 No. 901 quemado por completo, B-26 No. 905 quemado el timon. Vert. Bell-Craft No. 85 con perforaciones. Pistas 09 y 27 con algunas verías. Pistas 18 y 36 aparentemente sin daños. Hangar FAR, con años de consideracion, hácio no saber que dentro de esta se encontraban aviones los cuales desde aqui no se puede apreciar los daños sufridos por los mismos. Siendo las 12:00 M. se hace cargo de la Torre del Compañero Emilio Chauvin Delgado, el cual esta ya al corriente de todos los pormenores.

Y para que asi conste expido y firmo la presente a los quince dias del mes de Abril de mil novecientos sesenta y uno y siendo las 12:00 m.-----

Luis M. Coppo Quiñones.
Operador Sup. Torre A. Maceo
Suplencia al Comp. Edilberto Sabina O.

DIV. INT. G-2 MINEFA	
JEFATURA CENTRAL	
672	
9 MAY 1961	
ENTRADA	
No. 104257	